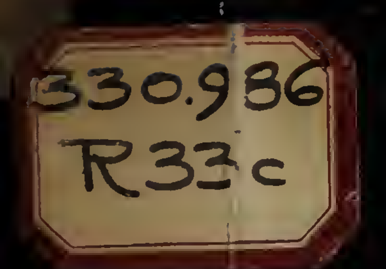

330.986
R33c

República de Colombia

CONFERENCIA

LEIDA EL DOMINGO 19 DE ABRIL DE 1908 EN EL SALON DE GRADOS

POR

R. REYES
PRESIDENTE TITULAR DE COLOMBIA

en su carácter de comisionado del Gobierno para estudiar asuntos económicos y especialmente la industria del banano, durante el ejercicio del Designado General D. Euclides de Angulo, Encargado del Poder Ejecutivo.

EDICION OFICIAL

BOGOTA
IMPRENTA NACIONAL
1908



CONFERENCIA

leída el domingo 19 de Abril de 1908 en el Salón de Grados por R. Reyes, Presidente titular de Colombia, en su carácter de comisionado del Gobierno para estudiar asuntos económicos y especialmente la industria del banano, durante el ejercicio del Designado General D. Euclides de Angulo, encargado del Poder Ejecutivo.

Doy las gracias al Cuerpo Diplomático, al Cuerpo Consular y á los caballeros miembros del comercio, de la agricultura y de las industrias, aquí reunidos, que han tenido la bondad de atender á la invitación que me he permitido hacerles para asistir á esta conferencia en que por el escaso tiempo de que dispongo trataré ligeramente los asuntos económicos que el Gobierno me ha encargado estudiar.

Siendo el trabajo honrado, inteligente y ordenado el principal elemento de bienestar económico de los pueblos, y habiendo entrado definitivamente Colombia en nueva éra de paz y de concordia, el primer deber que tenemos sus hijos en el campo de la actividad humana es el de unirnos y dedicarnos á explotar las inmensas riquezas que encierra nuestro suelo, y por este medio no solamente dominar la actual crisis económica sino tornarla en próspera corriente de progreso, resultado halagüeño que puede conseguirse en corto tiempo, debido á la prodigiosa y variada fecundidad de los países tropicales y especialmente del nuéstro, que cuenta en abundancia con los más valiosos elementos de los tres reinos naturales, que esperan sólo un impulso apropiado y conveniente para dar sus frutos.

Apenas hace décadas de años que la situación económica de muchos de los países de este continente se encontraba en condiciones desfavorables, semejantes á las en que se halla el nuéstro en la actualidad ; y hoy esos mismos países gozan

de bienestar y han alcanzado un extraordinario desarrollo industrial, comercial y agrícola, como puede verse estudiando las estadísticas de Méjico, la Argentina, Chile, el Brasil, Perú, etc. etc.

No creo faltar á la modestia nacional al asegurar que los colombianos poseen en alto grado capacidades y energías que no son inferiores á las de otros pueblos de América. Para probar esta aseveración bástame citar, como tributo de justicia y gratitud, los nombres de algunos de nuestros compatriotas que arrojados del suelo patrio por nuestras continuas guerras civiles, fundaron con éxito feliz industrias y negocios en países extranjeros. Entre éstos recuerdo á los Duranes, Pinos, Díaz Erasos, Ossas, Díaz Granados, Arosemenas, Calvos, Gómez Valdés, Orrantias, González Tellos, etc. etc., quienes fomentaron y desarrollaron el cultivo del cacao, el comercio y la industria bancaria en Guayaquil; los Ospinas, Vásquez, Alvarez, Recaredo de Villa, Párragas, etc. etc., que hicieron lo mismo en Guatemala y Salvador; los Ribón, Muñoz, De Castros, Espriellas, Camachos Roldán, Samper, Sáenz, Jiménez, que han fundado negocios en Nueva York; los Díaz Granados, Zubirías, Garcías, Vengoecheas, Samper, etc. etc., que han hecho otro tanto en París; los Montoyas, Sáenz, Merinos, Cortés, Pargas, etc. etc., que hicieron lo mismo en Londres. Los descendientes de estos obreros de la civilización y del progreso existen hoy en todo el país; en este mismo recinto hay muchos de ellos, y todos comprenden que su deber es no emigrar, como sus antepasados se vieron obligados á hacerlo, sino á la sombra bienhechora de la paz emplear sus capacidades y energías para hacer grande y feliz la tierra de sus padres.

Deseando cooperar en cuanto me sea posible en este movimiento de labor y de trabajo nacional para dominar la actual mala situación económica, he aceptado con gusto del Gobierno la comisión de estudiar sobre el terreno algunas de nuestras muchas fuentes de riqueza que pueden ayudar más eficazmente á este fin. Por creerlo oportuno repito aquí lo que dije á este respecto en mi Exposición de 14 de Abril al Consejo de Ministros, al separarme temporalmente de la Presidencia para cumplir dicha comisión :

«Considerando el Gobierno que es de urgente necesidad fomentar por cuantos medios estén á su alcance el desarrollo de nuevas industrias que den ocupación á los individuos que carecen de buenos negocios, comisionó al Sr. General D. Eucli-

des de Angulo para que se trasladara á la Costa atlántica á estudiar varias industrias y especialmente los terrenos que recorre el ferrocarril de Santa Marta, propios para el cultivo de bananos, á fin de fundar allí una Colonia militar en donde los colonos se conquisten con su trabajo una posición independiente y que al mismo tiempo sirva de base para que empresarios particulares puedan interesarse en tan fácil y rica industria. El Sr. General De Angulo estaba preparado para emprender su viaje, pero ha tenido que renunciar á él por enfermedad grave de su señora esposa. En esta situación, convencido yo de la urgencia y bondad de su misión y teniendo absoluta confianza en la estabilidad de la paz, pues que no hay ningún problema político que resolver, circunstancia que ha permitido al Sr. Ministro de Guerra ordenar que los atentados contra el orden público sean castigados como infracciones de policía, he decidido aceptar esa misión y encargar temporalmente al Designado, General De Angulo, del ejercicio del Poder Ejecutivo, puesto de que tomará posesión hoy mismo.

Es mi propósito durante el tiempo que permanezca separado del poder dedicar todas mis energías y capacidades á ayudar al Gobierno y á mis compatriotas á fomentar nuevas industrias en que los últimos se ocupen con probables, buenos y prontos resultados. Entre estas industrias la principal es la del cultivo de bananos, y con tal fin llamo la atención de los capitalistas y hombres de negocios de todo el país para que la estudien y vean la manera como se establecen en los terrenos nacionales que recorre el ferrocarril de Santa Marta y que el Gobierno cederá gratuita y convenientemente á los que quieran ocuparse en ella.

Próximamente visitaré aquellas y otras regiones de nuestras costas, y oportunamente indicaré al Gobierno la mejor manera de fundar la Colonia militar que debe servir de base á la industria bananera. Posteriormente visitaré otros territorios en donde puedan establecerse y fomentarse nuevas industrias, é informaré al Gobierno acerca de lo que pueda hacerse en ellas.»

RIQUEZAS POR EXPLOTAR

Es en el campo de la agricultura en donde los pueblos tienen una riqueza más sólida y más fecunda, y si los países de la zona tórrida no han podido hasta hoy dar á aquélla un gran desarrollo, se debe principalmente á que no había sido posible sanear los territorios en donde existen el paludismo y la fiebre amarilla; pero este gravísimo inconveniente ha desaparecido, como lo prueba el completo saneamiento de los climas malsanos de Panamá y de Cuba, alcanzado por medio de higiene y con el empleo de los sistemas modernos de desinfección.

En nuestro continente la República Argentina y Chile son los dos más grandes productores de frutos agrícolas de la zona templada. Para dar idea clara del progreso que ha alcanzado la agricultura en el primero de estos dos países tomo del libro *L'Argentine au XXᵉ siècle,* par Albert B. Martínez et Maurice Lewandowski, publicado en 1906, el siguiente cuadro comparativo que comprende los años de 1895 á 1905:

PRODUCTOS —	1895 HECTÁREAS CULTIVADAS	1902 HECTÁREAS CULTIVADAS	AUMENTO EN 7 AÑOS	
			Absoluto	*Relativo en %*
Trigo............	2.049,683	3.695,343	1.645,660	80
Lino.............	387,324	1.307,196	919,872	238
Maíz.............	1.244,182	1.801,644	557,462	44
Alfalfa..........	700,000	1.730,163	1.030,163	147
Totales....	4.381,189	8.534,346	4.153,157	94

PRODUCTOS —	1902 HECTÁREAS CULTIVADAS	1904–1905 HECTÁREAS CULTIVADAS	AUMENTO EN 2 AÑOS	
			Absoluto	*Relativo en %*
Trigo............	3.695,343	4.903,124	1.207,781	33
Lino.............	1.307,196	1.082,890	—224,306	—18
Maíz.............	1.801,644	2.287,040	485,396	27
Alfalfa..........	1.730,163	2.000,000	269,837	15
Totales....	8.534,346	10.273,054	1.738,681	21

En cuanto al consumo de los productos de la zona tórrida hace diez años que está tomando un gran desarrollo, y como tal consumo aumenta progresivamente, será cada día más importante.

En Colombia están por explotar para el cultivo del cacao y del caucho las hoyas de los ríos Mira, Patía y sus afluentes

y otros del Pacífico que están en condiciones semejantes á las hoyas de los ríos que desembocan en el golfo de Guayaquil y son tan fértiles como ellas. Estas producen actualmente seiscientos cincuenta mil quintales de cacao por año, que valen más de diez millones de pesos oro. El cultivo del cacao ha principiado ya á establecerse en las cercanías de Tumaco, y á él se dedicarán cada día con mayor interés los laboriosos habitantes del Departamento de Nariño, hasta lograr colocarse en los mismas ventajosas condiciones de los cultivadores de Guayaquil. En las hoyas de los ríos Atrato, Sinú y Magdalena, así como en el territorio del Departamento de este nombre, puede también establecerse el cultivo del cacao, de algodón y arroz, y es en aquellas regiones en donde puede emplearse con ventaja la inmigración japonesa, que soportaría perfectamente el clima y cuyas magníficas condiciones para los trabajos de agricultura son bien conocidas.

En mi citada Exposición del 14 de Abril en curso informé al Consejo de Ministros, respecto del cultivo del algodón, así:

«El Gobierno fomentó hace un año, por cuantos medios estuvieron á su alcance, la industria del algodón: se pidieron al Perú semillas de las mejores calidades en cantidad suficiente para sembrar en todo el país; se repartieron á los Departamentos, y los Gobernadores las distribuyeron entre los agricultores, quienes las sembraron en tiempo y terrenos adecuados; mas cuando se esperaba una buena cosecha, la langosta destruyó las plantaciones, lo cual hizo que esta industria no tuviera en el primer año de su implantamiento el desarrollo que hubiera sido de desearse, y, en lo que es preciso insistir, ni contribuyera á aliviar la situación económica, que era el fin principal que el Gobierno perseguía al darle impulso. La langosta ha asolado las plantaciones de nuestros valles de clima ardiente, y esto ha contribuido á agravar la mala situación.»

Al final de esta Memoria reproduzco el artículo, *El Amazonas y el Orinoco,* que publiqué en *El Correo Nacional* de 24 de Abril de 1906, para que se vean las variadas y valiosas fuentes de riqueza que poseemos en las hoyas de los ríos Meta y Orinoco.

INDUSTRIA BANANERA

El desarrollo sorprendente y progresivo que ha tomado desde hace quince años el consumo de este fruto en los Esta-

dos Unidos y en Europa hace que su cultivo sea actualmente uno de los mejores ramos de la agricultura, mayormente si puede explotarse en terrenos apropiados que estén cercanos al mar, de manera que á poco costo puedan embarcarse en los vapores que los lleven á los mercados extranjeros.

Me permito reproducir algunos datos que demuestran la magnitud de esta industria y las condiciones excepcionales que tienen para ella los terrenos que recorre el ferrocarril de Santa Marta. Por estos datos se ve que con pequeños esfuerzos puede lograrse solamente en el Departamento del Magdalena una producción igual á la de Costa Rica y acaso mayor.

En desempeño de la comisión de que me he hecho cargo me propongo visitar próximamente dichos terrenos é indicar al Gobierno la mejor manera de establecer allí una Colonia militar que sirva de base para el desarrollo de la industria bananera y el modo más conveniente de adjudicar las tierras baldías á los cultivadores.

Me permito recomendar á los hombres de iniciativa y que puedan interesarse en ese negocio que estudien con detenimiento y seriedad los datos contenidos en la presente Memoria, y si tuvieren necesidad de alguna explicación en relación con ellos, con el mayor gusto me pongo á su disposición para aclararles cualquiera duda que les ocurra.

En el *Nuevo Tiempo* de 30 de Diciembre de 1907 publiqué el siguiente artículo:

"THE UNITED FRUIT COMPANY" Y LA INDUSTRIA BANANERA EN EL MAGDALENA

En la actual situación económica del país, en que la baja en el precio de nuestro principal artículo de exportación, que es el café, ha afectado profundamente la industria ganadera, porque hoy es menor el consumo de carnes que antes pagaban á alto precio los millares de trabajadores que se ocupan en aquel negocio, y la de caña, porque habiendo disminuido el número de aquellos trabajadores el consumo de alcohol es hoy menor que antes, es conveniente y necesario estudiar qué nuevas industrias pueden reemplazar á la del café y devolver á la pecuaria, á la de caña y á la de producción de trigo, papas, maíz, etc., que también han sido afectadas por la misma causa, su anterior ó mayor importancia.

Entre las nuevas industrias la que se presenta como más fácil para restablecerla y desarrollarla en condiciones más ventajosas que las que tiene en países en donde se explota en grande escala es la del cultivo del banano ó plátano en el Departamento del Magdalena, entre Santa Marta y Fundación, localidades que están unidas por un ferrocarril de más de noventa kilómetros, que recorre terrenos planos de extraordinaria feracidad y de una extensión de 52,000 hectáreas de

fácil riego, como puede verse en los planos que de estos terrenos levantaron los Sres. José Manuel Goenaga y Víctor Fernández Güell en cumplimiento del contrato que celebraron con el Gobierno.

Entre nosotros no se tiene idea exacta de lo que es hoy en el mundo el comercio de plátanos, y para que nuestros lectores y el público conozcan su importancia copiamos en seguida algunos datos precisos que hemos tomado del octavo informe anual de la *United Fruit Company* correspondiente al año económico que termina el 30 de Septiembre de 1907, informe presentado á los accionistas de esta Compañía por su Presidente Mr. Andrew W. Preston.

Capital de la Compañía, treinta y dos millones setecientos veintiún mil ciento ochenta y tres con catorce oro.

Las utilidades obtenidas en los años de 1906 y 1907 se verán en el cuadro *A*.

En el cuadro *B* se verá la extensión de los terrenos que actualmente explota la Compañía.

The United Fruit Company posee además una numerosa flota de vapores para hacer el tráfico de plátanos, y de Puerto Limón solamente salen cada día dos ó tres buques cargados de bananos.

Por datos que tenemos sabemos que dentro de pocos años se habrá duplicado el consumo de plátanos en el mundo, porque antes este consumo estaba limitado á los mercados de los Estados Unidos, mientras que hoy se está exportando el banano directamente para Inglaterra y Alemania, y es seguro que antes de dos ó tres años Europa consumirá tantos plátanos como los Estados Unidos. En cuanto á las condiciones excepcionalmente buenas de los terrenos que recorre el ferrocarril de Santa Marta en el Departamento del Magdalena, para el cultivo del banano, anotamos las siguientes:

1ª Cuentan con el mejor puerto del mar de las Antillas, en donde pueden atracar á tierra grandes buques sin necesidad de muelle, y de ese puerto arranca un ferrocarril que recorre aquellos terrenos en casi toda su extensión;

2ª El banano que en ellas se produce es de mejor calidad que el que se cultiva en las plantaciones de Costa Rica, Panamá, Jamaica, Guatemala y Santo Domingo, y podría ser una especialidad, como lo son en Europa las naranjas de Valencia, de España;

3ª Dichos terrenos son en gran parte de propiedad nacional, y por consiguiente los industriales pueden obtenerlos fácilmente;

4ª Como están al pie de las montañas de la Sierra Nevada de Santa Marta, y de éstas descienden ríos de abundantes aguas, como el Río-frío, Sevilla, Fundación, etc. etc., fácilmente y con poco gasto pueden aprovecharse éstos ríos para hacer canales de irrigación que den agua suficiente para el regadío de las plantaciones de bananos que se establezcan en esos terrenos;

5ª En las márgenes del río Magdalena, en su extensión navegable de 1,400 kilómetros, desde Barranquilla hasta Neiva, hay una densa población de más de 500,000 habitantes que soportan el clima de Santa Marta y que podrían dar trabajadores de muy buenas condiciones, en cantidad suficiente y á precios bajos para el cultivo del banano en dichos terrenos, en la extensión que se quisiera;

6ª En los mismos terrenos puede hacerse ventajosamente el cultivo del caucho y cacao;

7ª A pocos kilómetros de los mismos existen extensas sabanas de pastos naturales de muy buena clase, en donde hubo en otro tiempo centenares de miles de ganado vacuno. Hoy sólo hay en ellas decenas de miles, pero si se cuidaran y atendieran propiamente, en pocos años habría otra vez la abundancia de ganados de antes y podría formarse allí algo como una Argentina tropical para esta industria;

8ª En los terrenos propios para el cultivo del banano podrían hacerse grandes potreros de pasto pará ó guinea para cebar lo que produjeran las sabanas del pasto natural, y establecer en Cartagena una *Paking House* en mejores condiciones que las que existen en Méjico y en la Argentina. Este es un ramo de negocios tanto ó más importante que el de bananos;

9ª Los terrenos cercanos á Fundación tienen además la grandísima ventaja de que por hallarse lejos del mar no sufren las brisas que con tánta frecuencia destruyen las plantaciones.

El Gobierno está bien penetrado de la importancia de este negocio, que en dos ó tres años puede aumentar la exportación de bananos colombianos tanto como la de Costa Rica, y por esta razón contrató con los Sres. José Manuel Goenaga y Víctor Fernández Güell el levantamiento de los planos que pueden verse en el Ministerio de Obras Públicas, y va á emprender la construcción de canales de irrigación que permitirán abrir al cultivo del plátano aquellos inmensos y ricos terrenos.

Aparte de estas industrias hay la de fábrica de tejidos de algodón blanco, que debidamente emprendida y desarrollada dará más utilidades á quienes la acometan que las que hoy reportan los empresarios de igual industria en Méjico, Perú, Argentina, etc. etc., porque en Colombia son más altos que en aquellos países los derechos de importación, y porque entre nosotros abundan los terrenos propios para el cultivo del algodón.

Si esta industria se acometiera en debida forma, se salvaría el país de enviar al Exterior más de cinco millones de pesos oro anuales que se invierten en la compra de telas de algodón blanco.

La mejor prueba de esta afirmación está en los resultados que ha dado la fábrica de tejidos de Medellín, la cual, según se nos informa, está al pagar el capital invertido, tanto que los empresarios están organizando actualmente el establecimiento de una fábrica de mayores dimensiones.

Tenemos confianza en que nuestros conciudadanos se dedicarán á estas industrias con el mismo ó mayor entusiasmo y fervor que en otro tiempo se aplicaban á fomentar revoluciones y matanzas entre hermanos.

Nos pertimimos recomendar á nuestros colegas de toda la República que reproduzcan y comenten este artículo, llamando la atención de los capitalistas á la conveniencia de emprender en la industria de bananos en el Departamento del Magdalena y en las otras que aquí se han mencionado.

CUADRO *A* — COMPARATIVO DE LAS UTILIDADES EN LOS AÑOS FISCALES QUE TERMINARON EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1907 Y 1906

	1907.	1906.	Aumento.
Ganancia neta procedente de la producción é importación de bananos.$	6.061,910 42	$ 3.720,402 41	$ 2.341,508 01
Utilidad por productos varios...............	227,998 43	180,484 76	47,513 67
Total de entradas..$	6.289,908 85	$ 3.900,887 17	$ 2.389,021 68
Menos: por interés de bonos................	99,981 55	114,353 67	14,372 12
Balance. Utilidad neta.....................$	6.189,927 30	$ 3.786,533 50	$ 2.403,393 80
Dividendos declarados......................	1.419,350 ..	1.235,745 ..	183,605 ..
Excedente para el año fiscal..............$	4.770,577 30	$ 2.550,788 50	$ 2.219,788 80
Excedente al terminar el año anterior......	5.523,932 87	3.493,773 57	2.030,159 30
Balance. Crédito de la cuenta de entradas al terminar el año fiscal...$	10.294,510 17	$ 6.044,562 07	$ 4.249,948 10
Menos: cargo á pérdidas y ganancias.......	542,459 99	520,629 20	21,830 79
Balance. Exceso...$	9.752,050 18	$ 5.523,932 87	$ 4.228,117 31

CUADRO *B*—COMPARATIVO QUE MUESTRA EL ACREAJE Y SITUACIÓN DE LOS CULTIVOS DE FRUTAS, CAÑA DE AZÚCAR, ETC. DE « THE UNITED FRUIT COMPANY » EN 30 DE SEPTIEMBRE DE 1907 Y 1906

DESCRIPCION	SITUACION Y ACREAJE															
	COSTA RICA		CUBA		GUATEMALA		JAMAICA		SANTO DOMINGO		COLOMBIA		PANAMÁ		TOTAL	
	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906
FRUTAS																
Bananos.........	34,125	20,442	......	......	1,947	778	6,882	7,160	4,429	4,160	2,811	1,333	17,633	19,099	67,827	53,172
Naranjas........	215	215	......	......	......	......	141	123	......	......	......	......	......	......	356	338
Piñas...........	2	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	2
Caña de azúcar...	9	7	18,009	14,367	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	18,018	14,374
CULTIVOS VARIOS																
Cocos...........	......	......	48	48	......	......	3,122	1,865	......	......	......	......	......	......	3,170	1,913
Cacao...........	11	7	......	......	......	......	115	68	......	......	......	......	......	......	126	75
Caucho..........	66	66	......	......	......	......	15	25	......	......	......	......	......	......	81	91
Pasto pará......	1,596	1,552	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1,596	1,552
Pasto guinea....	4,071	4,138	......	......	......	......	......	......	......	......	1,568	720	......	......	5,639	4,858
Pastos varios....	10,480	9,560	15,841	15,380	......	......	8,650	7,330	707	601	......	......	1,010	1,260	36,688	34,131
Desmontes.......	103	898	2,181	3,679	......	472	......	......	440	......	239	239	1,132	146	4,095	5,434
Total.....	50,678	36,887	36,079	33,474	1,947	1,250	18,925	16,571	5,576	4,761	4,618	2,492	19,775	20,505	137,598	115,940

En *El Nuevo Tiempo* correspondiente al 3 de Marzo del presente año se publicó el informe de los Generales Nicolás Perdomo y Víctor Calderón Reyes, con un comentario que dice así:

INDUSTRIA BANANERA

Publicamos á continuación un importantísimo informe por el cual verán nuestros lectores que no hay en la actualidad un negocio más fácil y de más seguros resultados que el de establecer plantaciones de plátano en las orillas del ferrocarril que va de Santa Marta á Fundación.

La mayor parte de los terrenos que recorre este ferrocarril son baldíos, y sabemos que el Consejo de Ministros recomendó al Ministerio de Obras Públicas expedir un decreto por el cual se limiten á cien hectáreas los terrenos que puedan cederse á cada individuo para plantaciones de bananos, lo que permitirá á los pequeños cultivadores no ser ahogados por los grandes empresarios, que podrán tomar varios lotes de á cien hectáreas, dejando entre ellos terrenos para los pequeños cultivadores. Esta medida, que es muy previsora, dará por resultado que el cultivo de plátano se convierta en una industria popular.

En cuanto al clima de la región bananera puede decirse que es el mismo de todo el valle del Magdalena, y que con higiene y algunas precauciones podrá conservarse la salud.

Por los datos que tenemos el costo de cultivo de una hectárea, para ponerla en estado de producción, es más ó menos de $ 100 oro, lo que haría un costo de $ 10,000 oro para cien hectáreas; y por los datos suministrados por el Sr. Juan Campelo se verá que veinticinco hectáreas produjeron una utilidad de $ 2,070; por consiguiente cien hectáreas darían un beneficio de $ 8,000. Sabemos por datos de otras procedencias que la utilidad anual media de una plantación de cien hectáreas es de $ 10,000 oro, lo que equivale á decir que en el primer año de trabajo se paga el costo de aquélla.

Enviamos nuestras felicitaciones á los Generales Perdomo y Calderón R. por la manera brillante como han desempeñado la importante comisión que el Gobierno les confió, y hacemos notar que esta comisión es una prueba evidente de que el Gobierno y el país unidos se preocupan hoy más de las industrias y del progreso que de la política, pues quizás es esta la primera ocasión en la historia del país que Jefes militares de las condiciones de los Generales Perdomo y Calderón R. hacen un viaje para explorar y estudiar terrenos en donde fundar empresas agrícolas de gran porvenir para el país.

Tenemos confianza de que en dos ó tres años más la región de Santa Marta propia para el cultivo de bananos producirá diez

veces más que en la actualidad, es decir, de cuatro á cinco millones de pesos oro por año, suma que aliviaría en mucho la situación económica del país, porque esta industria fácil y lucrativa dará trabajo á millares de brazos de los Departamentos del Tolima y del Huila, que antes se empleaban en la recolección de quinas, y también á los habitantes de Antioquia y Santander.

Hé aquí el informe:

En desarrollo y cumplimiento de las instruciones que S. E. se sirvió comunicarnos en pliego de 1º de Enero pasado, tenemos el honor de informar también acerca de los ramos de Obras Públicas y Fomento.

Arribámos á la capital del Departamento del Magdalena y pudimos observar que la Administración pública marcha en ese Departamento con toda regularidad, debido en gran parte á su digno Gobernador, Dr. Luis José Barros, acerca de quien huelga todo comentario encomiástico, por ser suficientemente conocidas las buenas prendas que lo distinguen. Allí también palpámos el entusiasmo y simpatía que ha despertado en toda la República el plan general político y administrativo del Gobierno nacional. El campo de acción para el trabajo fecundo que se está abriendo en esas regiones inspira fe á los magdalenenses y presenta perspectivas halagüeñas para todos los colombianos que prefieran el rendimiento que da la labor honrada de la tierra á las pérdidas seguras que nos han dejado nuestras luchas fratricidas.

Emprendimos nuestra correría á la región bananera el 20 de Enero pasado; acompañáronnos en ella el representante del *United Fruit Company*, Mr. M. F. Carr; el Gerente del Ferrocarril de Santa Marta, Mr. P. Marschal; Mr. Brandbury, el tipo del verdadero *gentleman* y uno de los principales iniciadores de la industria bananera; el Dr. Ramón Goenaga—progresista ex-Gobernador del Magdalena y á quien se debe la apertura del canal que lleva su nombre, el cual riega hoy la mayor parte del banano que está en explotación ;—por el Dr. Travecedo, Secretario general de la Gobernación ; por el General Manjarrés; por el Dr. Emiliano J. Gálvez, quien con laboriosidad é inteligencia muy recomendables llevó la minuta de nuestra correría; por el Dr. José F. Torres, progresista Alcalde de Ciénaga, Generales Gabriel Bermúdez y Agustín Flórez, Dr. Gerardo Danies, D. Manuel Están y otros distinguidos caballeros que se apresuraron á acompañarnos en la inspección que practicámos por orden de V. E.

De Santa Marta á Ciénaga hay una extensión, toda recorrida por ferrocarril, de 34 kilómetros, cultivada á uno y otro lado de la línea con plantaciones de cacao, caña de azúcar, plátano común, y esto embellecido con diversas especies de árboles frutales de exquisita selección. Sólo existe en esta zona una extensión relativamente considerable de guineo en la finca *Papares*, de propiedad de la familia Mier, donde tienen cultivadas ya ciento veinte hectáreas de este artículo.

De Ciénaga á Riofrío hay 13½ kilómetros de la misma línea ferrocarrilera. En esta zona, que está toda cultivada con guineo, sólo hay un trayecto de dos kilómetros no cultivados por su condición salitrosa; estos terrenos pertenecen al Distrito de Ciénaga.

A orillas del río de su nombre existe la nueva población de Riofrío, la cual tiene hoy aproximadamente dos mil habitantes y ha na-

cido á impulso de la industria de que nos ocupamos. Vese en este lugar la influencia benéfica de las aguas con que está euriquecida esa región, como que en sus moradores obsérvanse la alegría que da la salud y el bienestar consiguientes á una vida fácil, pues toda esa región, como es sabido, es de una fecundidad que sólo exige un ligero esfuerzo humano. A corta distancia de la población de Riofrío está la acequia *Goenaga*, de que ya hemos hablado, y á 700 metros se encuentra un hermoso puente con estribos de un sistema moderno, de que deben tomar nota nuestros ingenieros, perteneciente á la línea del ferrocarril.

Continuando de Riofrío en dirección á Sevilla, siempre sobre la carrilera, encuéntrase la quebrada de *Orihueca*, y á 1,300 metros la quebrada del *Latal.*

El río Sevilla queda distante de la quebrada del *Latal* 6½ kilómetros y 65 de Santa Marta. Aquel río solo puede dar la cantidad suficiente de agua para regar la región del Latal á Sevilla, que son aproximadamente 1,200 hectáreas. Entre los ríos Sevilla y Riofrío están los terrenos que los Sres. González & Cª vendieron á la *United Fruit Company* y al Gobierno; de estos últimos la mayor parte son anegadizos y sólo aparentes para pastos.

Después del río Sevilla y á 13 kilómetros está el río Tucurinca, ó sea el kilómetro 78. Esta región, por ser demasiado angosta, no merece los gastos que demandaría una acequia, pues su anchura á cada lado de la carrilera no es mayor de 500 metros.

A 13 kilómetros del Tucurinca, y siguiendo la carrilera, está el río Aracataca. Estos dos ríos se unen para desembocar en los desparramaderos de Ciénagagrande. Excepción hecha de una extensión de 400 hectáreas sobre la orilla derecha del Aracataca y á cuatro kilómetros de la línea del ferrocarril, el resto del terreno comprendido entre los dos ríos es completamente áspero y apenas utilizable para el cultivo de pastos.

Viene después el río Fundación, donde termina hasta hoy la línea férrea, á 98 kilómetros de Santa Marta, y sobre el cual está tendiéndose un hermoso puente para el ferrocarril. Este río, que es el más importante, tiene una profundidad en la mayor sequía de dos y medio pies, con una anchura no menor de ciento veinte. La extensión comprendida entre este río y el Aracataca está apreciada en 15,000 hectáreas, es adecuada toda para el cultivo del banano y regable por ambos ríos, y con el desagüe natural de una quebrada llamada *Macaraquilla.*

De suerte que la región bananera, que atraviesa el ferrocarril en toda su extensión, está bañada, sin contar las quebradas, por los ríos Riofrío, Sevilla, Tucurinca, Aracataca y Fundación, ríos de límpidas aguas que no llevan gérmenes nocivos en sus ondas cristalinas, sino la fecundidad y la vida, como que ellos nacen en su mayor parte en las inmaculadas cumbres de la Sierra y vierten sus aguas, casi vírgenes, en la majestuosa ciénaga de Santa Marta.

Se ve por lo expuesto que el sitio de Fundación está provisto de un ferrocarril que recorre entre Santa Marta y este lugar un trayecto de 98 kilómetros, y es el caso de que repitamos el aparte que sobre el particular publicó *Rigoletto* de Barranquilla en su editorial de 24 de Enero, por datos escritos que suministrámos á dicho diario: «Fundación—Lugar éste que está situado á orillas del río de su nombre y que fue elegido por los españoles para fundar, en homenaje de Carlos III,

la ciudad que debía llevar el nombre de San Carlos. La situación geográfica de este lugar resérvale un papel muy importante en el desarrollo industrial de la región, pues á más de estar comunicado con el mar por medio del ferrocarril: con la Ciénaga por medio de su río, navegable en todo tiempo por embarcaciones menores, pues aun en tiempo de sequía tiene dos pies y medio de fondo; con el río Magdalena por la vía de Plato y con la Sierra Nevada por una vía directa, lo estará también por medio de un camino carretero de fácil construcción con Valledupar, viniendo á ser de esta suerte el centro de la actividad mercantil é industrial de una grande extensión de terreno cultivado y poblado.»

Es digno de notarse que el lugar que los conquistadores eligieron para fundar la ciudad de San Carlos, por su posición geográfica, la fertilidad de sus tierras y lo saludable de su clima, hoy reclame nuestra atención por las mismas cualidades, y porque en esas privilegiadas regiones, pródigamente dotadas por la naturaleza, hallamos elementos de riqueza y bienestar que no entraron en los cálculos de nuestros progenitores.

Como uno de los puntos más importantes á que se refieren las instrucciones de V. E. es el de que demos nuestro concepto sobre el sitio más adecuado para el establecimiento de la Colonia penal, con un personal de 800 á 1,000 hombres, no vacilamos en manifestar que en nuestro humilde concepto es Fundación, por las consideraciones expuestas, el lugar más conveniente para el establecimiento de tal Colonia, y más si se tiene en cuenta que los terrenos que están comprendidos entre los ríos Aracataca y Fundación son en su mayor parte de propiedad incontrovertible del Gobierno,

Y como dijimos á nuestro amigo D. Eduardo Ortega, redactor de *Rigoletto*, las condiciones favorables de Fundación harán que los colonos miren su existencia allí no como un castigo sino como una esperanza halagadora para su mejoramiento moral y pecuniario, una vez que según el Decreto número 1242 de 1907 el colono tiene derecho á la mitad del producto líquido de la tierra que se le señale para su cultivo.

También como punto pertinente señalado en las instrucciones debe darse nuestra opinión sobre el lugar más adecuado para abrir por ahora en esas regiones un canal de irrigación á costa del Tesoro. Cábenos el honor de manifestar á V. E. que el río Fundación es el que debe, por las razones expuestas, ser escogido para abrir tal canal. Y será esta la ocasión de hacer presente que al dar nuestro concepto sobre los dos puntos anteriores estamos ajenos á todo interés particular, y que no hemos tenido más en mira al hacerlo sino el interés público, el cumplir honradamente con la misión que se nos confió y el decir la verdad, como siempre lo hemos acostumbrado.

El Nuevo Tiempo de 30 de Diciembre postrero publicó un artículo sobre la industria bananera en el Departamento del Magdalena, importante documento dictado por prominente hombre público que posee conocimientos científicos y que ha hecho estudios prácticos en nuestros trabajos agrícolas. En él se enumeran las facilidades y ventajas que obtendrán los cultivadores que se dediquen á la producción del banano, y las condiciones excepcionalmente favorables de la región que recorre el ferrocarril de Santa Marta. No es de extrañar pues que la prensa nacional, haciéndose intérprete del sentimiento público, haya reproducido y comentado con acierto el valor y alcance del mencionado artículo.

Para que se formen una idea del cultivo del banano los que quieran dedicarse á esta industria véanse los datos que á petición nuéstra remite el Sr. Juan Campelo á V. E. y que se insertan en otro lugar de este diario.

Pero como en toda empresa humana hay siempre espíritus de refinada suspicacia, que no ven sino sombras en todo, no ha faltado quien con mezquino criterio haya propalado la especie de que las Compañías del Ferrocarril de Santa Marta y la *United Fruit Company* sean hostiles á los cultivadores de la industria del guineo, olvidando que por razón de lógica conveniencia la vida de estas dos empresas depende de aquella industria y que en su interés está dar todas las facilidades para su desarrollo. Sabemos además que el Gobierno y las Compañías expresadas están en términos de una pronta negociación, la cual, como es de esperarse, consultará como siempre los intereses nacionales.

La *United Fruit Company*, como es sabido, es la que tiene el *trust* del negocio universal; de tal suerte que el 90 por 100 del banano que se importa á los Estados Unidos pertenece á esta Compañía; exporta también para Europa y ejerce *control* en el precio del artículo. Tiene grandes plantaciones en Costa Rica, Cuba, Santo Domingo, Jamaica, Honduras, Guatemala, Panamá, Guayana Holandesa, etc. y conduce el artículo en vapores propios, de los cuales llegan hoy dos semanalmente á Santa Marta á transportar nuestra producción, que, como se ve en los datos anteriores, ascendió el año pasado á 1.980,419, y calcúlase que en el presente ascenderá á 3.000,000 de racimos. Según el informe anual de la Compañía frutera correspondiente al año económico que termina el 30 de Septiembre de 1907, presentado por su Gerente á los accionistas, el capital de la Compañía ascendía en esa época á $32.721,183-14 oro. El número de peones ocupados en esta industria nuéstra alcanza como á 15,000, y son, en su mayor parte, del Departamento de Bolívar.

No terminaremos este informe sin hacer presente que es el Departamento del Magdalena uno de los que por sus condiciones excepcionales tiene mayores riquezas inexplotadas, como que allí en veinte leguas recórrense todos los climas, desde el nivel del mar hasta las cumbres del nevado: no hay parte del país dotada con aguas tan abundantes, ni de condiciones tan excelentes; propicia pues para todo cultivo, ya sea de cacao, café, trigo, papa, etc., y viniendo á ser, por consiguiente, la parte de nuestro territorio más adaptable para inmigraciones de cualquier zona; tiene además el mejor puerto del mar Caribe—el de Santa Marta,—donde los buques de mayor calado llegan hasta su orilla; y ¿qué diremos de la riqueza en pescado y mariscos de todas clases de la Ciénaga, donde abundan desde la ostra más fina, el camarón de Puebloviejo, hasta el pargo, pescado que luciría en la mesa más refinada? Bien podría fundarse productora industria estableciendo allí un *Paking House*, que podría beneficiar, según se nos ha informado, más de ochenta clases de estas especies acuáticas.

NICOLÁS PERDOMO—VÍCTOR CALDERÓN R.

Bogotá, Febrero 24 de 1908.

Acompaño el mapa de la región donde se puede establecer la industria bananera.

INDUSTRIA MINERA

La industria minera se encuentra ya establecida en algunos Departamentos y principalmente en el de Antioquia, en donde pasan de tres millones de pesos oro sus rendimientos anuales, los que serán mayores cada día. En la región de Marmato y Riosucio existen yacimientos minerales tan valiosos que los ingenieros representantes de casas inglesas que los han visitado han informado últimamente que estos yacimientos son más ricos que los de Transvaal, en donde los ingenieros informantes han trabajado, y que solamente falta para poderlos explotar que haya un ferrocarril que permita llevar allí la maquinaria moderna y poderosa que hoy se emplea en el laboreo de minas.

Para explotar las minas de Alta, Baja y Vetas, en el Departamento de Santander, se ha formado una respetable Compañía francesa que ha despachado ya para Colombia gran cantidad de maquinaria y materiales y un lucido Cuerpo de ingenieros, que llegaron en el mes pasado á Barranquilla.

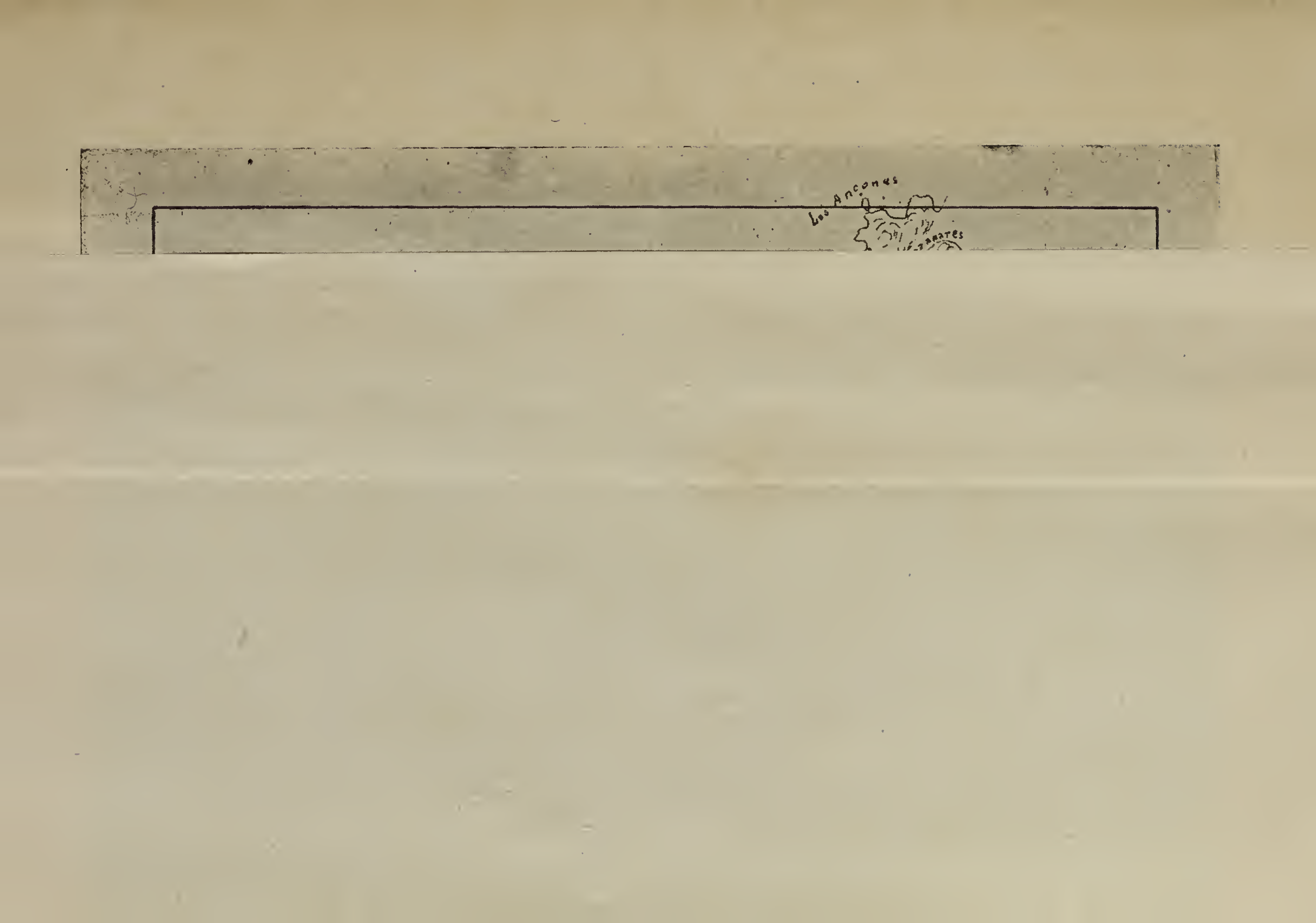
Sabido es que la región del Chocó que me propongo visitar es quizás las más rica del continente; así lo afirmó Humboldt á principios del siglo pasado, y de ello es prueba el notable libro sobre las *Minas de Colombia*, de D. Vicente Restrepo. Actualmente hay allí varias compañías nacionales y extranjeras que se preparan para dragar el lecho de los ríos, y es probable que se desarrolle en aquel territorio una explotación muy valiosa.

Todo nuestro litoral del Pacífico está formado por aluviones auríferos, algunos de los cuales están en explotación; cuando sean más conocidos y hayan disminuido las dificultades para el laboreo, es muy seguro que también allí se formará un centro de gran movimiento minero.

En las cercanías de Túquerres y Samaniego, en el Departamento de Nariño, se han descubierto minas de oro de filón que actualmente se explotan con gran rendimiento y que á juzgar por los informes que de ellas se tienen prometen halagadores resultados.

En la cordillera central apenas se ha comenzado la explotación de unas pocas minas, pero es de esperarse que con éstas suceda lo mismo que con las de Samaniego.

Es bien sabido que en todas las costas de Colombia, tanto sobre el Pacífico como sobre el Atlántico, existen inmensas y abundantes minas de carbón, de hierro, de cobre,


Los Ancones



Industria bananera
y
Ferrocarril de Sta Marta
Santa Marta
El Morro
Mar de las Antillas
Boca de Ceniza
Puerto Colombia
Barranquilla
Isla Salamanca
Cienaga grande
Sn Juan (Cienaga)
Gaira
Sevilla
Aracataca
Fundacion
R. Fundacion
Rio Magdalena
Remolino
Sitionuevo
Zona ganadera
Zona cafe
Faldas de la Sierra Nevada de Santa Marta
Medialuna
Salamina
El Peñon
Cerro de Sn Antonio
El Dique
Calamar
A Cartagena
Heredia
Obispo
Tenerife
Plato
Sambrano
Zona de los balsamos
San Angel
R. Ariguani
Al Valle de Upar
R. Chimicuia
Los Playones
San Pedro
Cienaga de Sapayán
1 legua
5
10

de plomo, de cinabrio, etc. Hay pues en nuestro suelo inagotables fuentes de riqueza que es preciso beneficiar con trabajo intenso y constante.

FERROCARRILES

Es tan importante la construcción de vías férreas para el progreso y engrandecimiento de los pueblos, que bien puede decirse que el adelanto de éstos se mide por la extensión de los ferrocarriles. Estos han sido impulsados últimamente en Colombia con decisión y con los elementos de que se ha podido disponer, y á este respecto repito aquí lo que dije al Consejo de Ministros en mi Exposición de 4 de Abril:

«La presente Administración nacional ha acometido con intensidad, vigor y orden la construcción de caminos de herradura, de carreteras y de ferrocarriles, éstos últimos por medio de subvenciones ó de garantía de intereses, y en todas estas obras se emplean millares de brazos que de otra suerte estarían desocupados; pero sus resultados por lo que respecta al bajo precio de los transportes y á la explotación de la agricultura y la minería en nuevos y ricos territorios no podrán verse sino cuando la mayor parte de estas obras estén concluidas, lo cual no será sino en el curso del presente y en los dos años venideros.

El Gobierno ha trabajado sin descanso y con buen éxito para que el capital extranjero se emplee en la construcción de nuestros ferrocarriles, y en este sentido ha logrado que en los últimos años haya entrado al país una suma que se calcula en tres ó cuatro millones de pesos oro, que se ha invertido en los ferrocarriles de La Dorada, de Girardot y de Zipaquirá á Nemocón. Actualmente se continúa trabajando para que aumente el capital extranjero destinado á la construcción de estas y de otras vías férreas.

Se ha conseguido la formación de una respetable Compañía nacional con un capital efectivo de $ 1.400,000 oro, que deben estar pagados el 17 del próximo Octubre y de los cuales la Compañía se ha comprometido á ofrecer $ 400,000 oro al público de los Departamentos de Caldas, Cauca y Nariño, en las mismas condiciones que rigen para los accionistas fundadores, durante el término de seis meses, pasados los cuales la Compañía queda en la obligación de suscribir las acciones que el público no haya tomado.

Con este capital de $ 1.400,000 oro la Compañía ha asegurado la construcción del ferrocarril de Buenaventura hasta el punto de Papagayeros, después de vencidas las dificultades

que oponen las rocas graníticas del Dagua, en lo que falta del presente año, y debe esperarse que el ferrocarril del Cauca, que es quizá la empresa de esta clase de mejor porvenir, por su gran proximidad al Canal de Panamá, llegará á Cali en todo el año de 1910. El último contrato sobre este ferrocarril, á la vez que asegura la terminación de la obra, da actualmente ocupación á más de mil quinientos trabajores que en ella se emplean, y fomenta el comercio y las industrias del Cauca y Caldas.

El Gobierno ha propuesto á respetables capitalistas de Antioquia que tomen á su cargo la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín mediante la celebración de un contrato semejante al que se ha firmado para el ferrocarril del Cauca. Actualmente se ocupan en este negociado los Dres. Antonio José Cadavid y Rafael Uribe Uribe, como abogados del Departamento de Antioquia, y el Dr. Antonio José Restrepo, como abogado del Ministerio de Obras Públicas. Es de esperarse que este negociado se lleve á feliz término; pero si así no sucediere el Gobierno deberá continuar trabajando porque se lleve á efecto con otra Compañía nacional ó extranjera.

Con todas estas medidas apenas se ha logrado mejorar muy lentamente la aguda crisis económica que pesa sobre el país desde la última guerra de tres años.»

Refiriéndome al ferrocarril del Cauca, que es sin duda alguna la más importante de las líneas férreas de Colombia, se me ocurre además de lo dicho lo siguiente:

Situación del ferrocarril—Los buques de marcha regular recorren ordinariamente en 36 ó en 48 horas la distancia que hay entre Panamá y el puerto de Buenaventura, de donde arranca el ferrocarril del Pacífico; pero este tiempo sería mucho menor en buques de mayor velocidad; de lo cual resulta que este ferrocarril es el más cercano á la boca del Canal de Panamá en el Pacífico. Como el Canal estará terminado en el año de 1914 y el ferrocarril en 1910, puede asegurarse que ésta será la línea férrea de mayor importancia tanto por su gran proximidad al Canal como por la bondad de los climas y feracidad de las tierras que recorre, ricas en minerales, terrenos agrícolas, propios para cultivo de pastos, etc. etc., todo lo cual hace esperar que este ferrocarril tendrá un gran tráfico y será el de mejor porvenir entre los ferrocarriles tropicales de las cercanías del Canal de Panamá.

Minas de carbón de Cali y de toda la cordillera occidental—En las inmediaciones de la ciudad de Cali se han descubierto y se explotan actualmente ricas minas de carbón, muchas de las cuales pertenecen á la Compañía del Ferroca-

rril. Por los estudios que se han hecho de estas minas se cree que son suficientemente ricas para proveer de combustible los vapores que transiten por el Canal, para lo cual se establecería una grande estación carbonífera en Buenaventura. Se conceptúa que la explotación de estas minas de carbón no solamente pagaría los gastos de construcción del ferrocarril del Cauca sino que dejaría considerable utilidad.

Valle del Cauca que recorre esta línea—Tiene este valle una longitud de doscientos cincuenta kilómetros por cuarenta kilómetros de ancho; lo recorre el río Cauca, navegable por pequeños vapores; está limitado por las cordilleras occidental y central, rica la primera en minas de oro y de carbón, y la segunda en las mismas y además en terrenos sumamente feraces para la producción de trigo, papas y todos los productos de las zonas templadas; comprende terrenos baldíos desde el nevado de Puracé, que domina á Popayán, hasta el del Tolima, que domina á Manizales é Ibagué, en una extensión de quinientos kilómetros de longitud por ciento cincuenta kilómetros de ancho, ó sea de setenta y cinco mil kilómetros cuadrados, con climas desde diez y ocho hasta cinco grados centígrados; abundan en estos terrenos minas de carbón, de cobre, de cinabrio, de oro y de plata, y los productos agrícolas están llamados á proveer la región del Pacífico que queda cercana al Canal de Panamá, pues la distancia de tales terrenos á la línea del ferrocarril del Cauca, de Popayán á Cartago, puede calcularse por término medio de quince á sesenta y cinco kilómetros.

Línea de Cali á Popayán—Tendrá esta línea una extensión de cien kilómetros y servirá á una población de más de 400,000 habitantes, porque por ella podrán hacer su comercio con el Exterior no solamente el centro y sur del Departamento del Cauca sino también los Departamentos de Nariño y Huila, y cuando esta línea se haya terminado la ciudad de Popayán está llamada á ser el principal centro social y educacionista del Cauca, Nariño y Huila y también de muchas poblaciones del litoral del Pacífico, por su buen clima, por la cultura de sus habitantes, por sus edificios y por el tradicional amor de sus hijos á las letras.

Línea de Cali á Cartago—Este trayecto, que medirá más ó menos ciento veinte kilómetros, servirá á las poblaciones de Palmira, El Cerrito, Buga, San Pedro, Bugalagrande, Tuluá, San Vicente, Roldanillo, Cartago, á las de la hoya del Quindío y á los Departamentos de Caldas y el Tolima, ó sea á una población de más de 500,000 habitantes; y cuando

se prolongue de Cartago por la hoya del río Cauca á buscar los ferrocarriles de Antioquia y de Amagá vendrá á ser una comunicación interoceánica, porque el ferrocarril de Antioquia va hasta Puerto Berrío, adonde llegan los vapores del Magdalena que traen el comercio del Atlántico.

Debe considerarse y tenerse presente que la prolongación del ferrocarril del Cauca de Cartago á unirse con el ferrocarril de Amagá facilitaría la explotación, con maquinaria poderosa y moderna, de los inmensos territorios auríferos y argentíferos de Marmato y Riosucio, que últimamente han sido estudiados por notables ingenieros ingleses, quienes como queda dicho han declarado que estas minas son más ricas que las del Transvaal. El tráfico que tendría el ferrocarril por la explotación de estas riquezas minerales sería suficiente para pagar los gastos de su construcción y para hacerlo una empresa muy reproductiva.

Costo del ferrocarril—Puede calcularse el costo kilométrico de todo el ferrocarril en un máximun de £ 5,000 por cada kilómetro, y como el Gobierno paga á la Compañía £ 8,000 por kilómetro, por término medio, ésta tiene en el contrato de construcción una utilidad no menor de £ 3,000 por kilómetro, más la mitad de las utilidades que produzca la explotación de toda la línea durante cincuenta años, teniendo el derecho de hipotecarla para conseguir un empréstito más ó menos de £ 1.500,000, ó $ 7.500,000, cuyo servicio de intereses se haría con el cincuenta por ciento del producto de las aduanas del Pacífico. Con estos fondos podría construirse el ferrocarril hasta Cali y de Cali á Popayán y á Cartago. Una vez construida esta línea es seguro que por el aumento de tráfico y de población y por la explotación de las carboneras y de las demás fuentes de riqueza mencionadas anteriormente, daría no sólo para pagar los intereses del capital que se invirtiera en la obra sino para distribuir fuertes dividendos á los accionistas de la empresa.

Tierras baldías para la inmigración de habitantes de la zona templada—Desde las faldas del nevado del Puracé hasta las del Tolima, extensión calculada como hemos dicho en setenta y cinco mil kilómetros cuadrados, se encuentran climas que varían entre 5 y 18 grados centígrados, y terrenos tan feraces como los de la Sabana de Bogotá, en los cuales se producen todos los cereales de la zona templada que podrían proveer los mercados desde Panamá hasta el Callao. En estos terrenos abundan además minas de carbón, oro, plata, cinabrio, etc. etc., y tendrían capacidad para una colonización de dos á tres millones de habitantes.

Actualmente se trabaja en la apertura de un camino de herradura entre Neiva y Palmira, por el cual se hará un importante comercio del Departamento del Huila, que buscará el Pacífico.

Como la empresa del ferrocarril del Pacífico tiene derecho á cierta extensión de terrenos baldíos, podría pedir que se le adjudicaran en la cordillera central y organizar en el Extranjero una Compañía colonizadora para que los explote.

Capital de la Compañía—Por la escritura de asociación y por los contratos celebrados entre la Compañía y el Gobierno de Colombia aquélla se obliga á suscribir y pagar un capital efectivo de $ 1.400,000 oro, en el término de nueve meses que se vencen el 17 de Octubre de 1908. Con este capital, más el cincuenta por ciento del producto bruto de las aduanas del Pacífico, la Compañía tiene organizados los trabajos para que á fines del presente año el ferrocarril llegue á Papagayeros, después de haber atravesado la parte que opone mayores dificultades en la cordillera occidental, y si se consigue el empréstito que para esta empresa trata de contratarse, en Julio de 1910 podrá llegar el ferrocarril á Cali, de donde se prolongará brevemente hasta Popayán, ó sea en una extensión de veinticuatro leguas ó ciento veinte kilómetros, y hasta Cartago, ó sea en una extensión de veinticuatro leguas ó ciento veinte kilómetros.

Se calcula en £ 80,000 anuales el valor del cincuenta por ciento del producto bruto de las aduanas del Pacífico que el Gobierno de Colombia ha destinado para pagar la construcción del ferrocarril, á razón de £ 8,000 por cada kilómetro; pero hay fundamento para creer que al llegar el ferrocarril á Cali dicho cincuenta por ciento se duplicará y por consiguiente para la construcción de Cali á Popayán y de Cali á Cartago podrá contarse con una suma anual de £ 160,000 á que montará para ese tiempo el cincuenta por ciento del producto bruto de las aduanas del Pacífico.

Aunque sea penoso, he creído conveniente insertar en esta Memoria un cuadro que manifiesta la longitud de las vías férreas de la República Argentina, comparada con las de otras naciones; y digo que es penoso, porque resulta que Colombia es el país del continente que tiene menos kilómetros de ferrocarril en explotación. Que esto haga nacer en el corazón de todos los colombianos el vehemente deseo y el firme propósito de trabajar para que dentro de pocos años hayamos conquistado mejor puesto que el que nos ha correspondido en el siguiente cuadro:

LONGITUD DE LAS VÍAS FÉRREAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA COMPARADA CON LAS DE OTRAS NACIONES.

PAISES	Kilómetros cuadrados	Número total de habitantes	Longitud de las líneas de ferrocarril en explotación (en kilómetros)	Kilómetros de vía férrea	
				Por miriámetro cuadrado	Por 10,000 habitantes
República Argentina.....	2.806,400	5.191,000	19,238 (fin de 1904).......	0.68	37.06
Brasil....................	8.528,218	14.400,000	16,750 (Enero. 1904)......	0.19	11.63
Uruguay	186,926	978,048	1,944 (Julio. 1904)........	1.04	19.87
Chile.....................	757,366	3.205,992	4,630 (1903).......	0.61	14.46
Perú......................	1.769,804	4.559,550	1,907 (1904)	0.10	4.19
Méjico...................	1.987,201	13.607,259	16,865 (Septiembre. 1905).	0.84	12.40
Venezuela...............	942,300	2.590,981	842 (1903).......	0.08	3.25
Bolivia...................	1.226,600	1.734,000	1,129 (fin de 1903)........	0.09	6.51
Colombia	1.135,550	4.501,000	661 (1901)........	0.05	1.46
Estados Unidos...........	9.420,670	81.752,000	334,100 (31 Diciembre. 1903)	3.54	40.86
Francia..................	536,464	38.961,945	46,008 (31 Diciembre. 1904)	8.57	11.80
Italia....................	286,682	33.476,117	16,212 (31 Diciembre. 1904)	5.65	4.84
España..................	504,554	18.607,674	13,851 (31 Diciembre. 1903)	2.74	7.44
Bélgica..................	29,456	7.074,910	4,568 (fin de 1904)	15.53	6.46
Inglaterra...............	314,339	43.740,000	36,425 (1904)	11.58	8.32
Alemania...............	540,743	56.367,178	56,267 (1º de Mayo. 1905).	10.40	9.98
Austria-Hungría.........	625,518	45.405,267	41,801 (31 Diciembre. 1904)	6.68	9.20

Tomado del libro *L'Argentine au XX^e siècle*, por Alberto B. Martínez y Maurice Lewandowski—1906.

AGRICULTURA EN EL INTERIOR

Con el desarrollo del cultivo del banano, del cacao, del caucho y del algodón y con el crecimiento natural del comercio en los valles ardientes y en nuestras costas y con la construcción de los ferrocarriles, de las carreteras y de los caminos de herradura que abrirán nuevos y ricos territorios á la agricultura, los productos agrícolas de los climas fríos tendrán mercados en donde colocarse á muy buenos precios, porque cuando sea oportuno estos productos se protegerán por medio de derechos de aduana, de la competencia que pudieren hacerles los productos extranjeros.

Cuando se hacía en champanes la navegación del río Magdalena, la Costa atlántica se proveía de harina, papas y otros productos de la Sabana de Bogotá, que hoy están excluidos de aquellos mercados por la competencia extranjera; pero con la facilidad de las vías de comunicación y con la gran demanda que tendrán por el desarrollo intenso de la agricultura en aquellas costas, volverán á tener buenos mercados nuestros productos de los climas fríos.

FÁBRICAS DE TEJIDOS

Es Colombia uno de los países que están en mejores condiciones para el establecimiento de fábricas de tejidos, aunque no fuera sino de telas de algodón blancas.

Las razones para hacer esta afirmación son las siguientes:

1ª El algodón se produce en todo el país, y si hasta hoy su cultivo se ha hecho, y eso en forma muy rudimentaria, en la Costa atlántica y en algunas de las poblaciones de Santander y Boyacá, hay datos para confiar que al mejorar el cultivo podría producirse esta fibra en cantidad suficiente para abastecer á las fábricas de tejidos que se montaran y también para la exportación;

2ª La tarifa aduanera es verdaderamente proteccionista para esta industria, porque los derechos de aduana sobre un kilogramo de tela de algodón son de sesenta centavos oro, y si á esto se aumentan los altos fletes de los puertos de mar al interior, no es exagerado calcular que la utilidad que los fabricantes de estas telas podrían obtener en cada kilogramo sería lo que representaran los derechos de aduana y los fletes, pues el valor inicial del algodón nunca sería tan alto como es en Liverpool ó en Nueva York;

3ª La masa de población de Cundinamarca, Boyacá y Santander es manufacturera de telas de algodón, pues que en gran parte ella fabrica las telas para sus vestidos, y es claro que con la ayuda de la maquinaria moderna se obtendrían allí muy hábiles y baratos operarios, como sucede en Samacá.

La fábrica de tejidos que se montó en Medellín ha dado tan buenos resultados que actualmente se está montando otra en aquella laboriosa ciudad.

El desarrollo de la industria fabril, á la vez que fomentaría la agricultura para producir la materia prima, daría ocupación á muchos brazos y evitaría la salida de oro para el Extranjero, destinado á pagar la importación de artefactos de aquella procedencia. Solamente la importación de telas blancas de algodón puede calcularse en $ 4.000,000 oro anuales.

Si se estudia la manera como se establecieron y se han desarrollado las fábricas de tejidos en Méjico, se encontrarán muchos puntos de similitud con Colombia y se tendrá el convencimiento de que aquí uno de los mejores negocios y de más prontos resultados será esta industria.

INDUSTRIA DE AZÚCAR Y DE ALCOHOL IMPOTABLE

Debido á la mala situación económica que por motivos diversos ha pesado durante varios años sobre todo el país, la industria de caña de azúcar ha sufrido como todas las otras, y hay un error de apreciación en creer que la causa de esto sea el monopolio de aguardientes, que hace más de treinta años existe en casi todo el país y que en los Departamentos de Cundinamarca, Tolima y Costa atlántica hace tres años reemplazó al derecho de patentes, que era la forma en que allí existía esta renta.

No puede desconocerse que el establecimiento de este monopolio en los Departamentos mencionados afectó algunos intereses que el Tesoro público ha indemnizado con largueza.

Debe reconocerse por otra parte que el monopolio ha ayudado á moralizar las masas populares, á robustecerlas salvándolas de los estragos del alcoholismo y á hacer que su trabajo sea más intenso y fecundo: sabido es que cuando no existía este monopolio la generalidad de los jornaleros no trabajaban los lunes, porque estaban bajo la influencia del alcohol, de que habían abusado el domingo.

El cultivo y explotación de la caña de azúcar no es precisamente por la producción de alcohol por lo que da sus mayores resultados, sino por la fabricación de azúcar y alcohol

impotable. Cuba, otras Antillas, el Perú, etc. etc. son prueba de esta aseveración.

En cuanto á Colombia, está en iguales ó mejores condiciones que el Perú para esta industria, y si hasta hoy no se ha desarrollado, no sucederá lo mismo en adelante; actualmente se ha mejorado en mucho la fabricación de azúcar, que provee ya á las necesidades del consumo interno y que ha desalojado á la extranjera.

En el Departamento de Bolívar está para terminarse la instalación de un ingenio central para la fabricación de azúcar, del cual es propietario el laborioso, patriota y acaudalado Sr. Carlos Vélez Danies, quien con sus asociados ha comprometido en esta empresa un millón y medio de pesos oro. Por los informes que tengo este ingenio está á la altura de los mejores de Cuba y de otros países, y es de esperarse que dé grandes resultados, sobre todo exportando los productos de la caña en forma de mascabado (azúcar negra) ó de azúcar refinada, lo que servirá de ejemplo y estímulo para que toda nuestra Costa atlántica se interese en el cultivo de la caña y que se monten otros ingenios para elaborarla. Uno de los objetos de mi viaje al Departamento de Bolívar es visitar este grande establecimiento y propagar el que se aumente el cultivo de la caña y se monten otros como aquél.

En cuanto al alcohol impotable, que hoy es luz y fuerza y en cuya fabricación se pueden emplear los residuos de la elaboración de azúcar, ó sea lo que vulgarmente se llama *miel de purga,* está llamado á ser una riquísima industria nacional, y para conseguir este resultado se hace preciso dar las mayores facilidades posibles para fomentarla de modo que se haga popular, así como su consumo.

Cuando esto suceda, lo que puede ser en el curso de pocos años, el alcohol impotable y el azúcar producirán mucho más que lo que podría producir la libre producción de alcohol ordinario.

He terminado la parte material de esta conferencia que puedo decir he dictado ayer á la taquigrafía, y por lo mismo pido excusas por las deficiencias que contenga. Ayer mismo el estenógrafo Torres Rodríguez la tradujo y la preparó para la imprenta; el encargado de ésta, Sr. Tomás Galarza, la imprimió en folleto; el mapa de la región bananera lo dibujó el Sr. Vergara y Velasco, le fue entregado ayer también al notable y laborioso artista Sr. D. Pedro Carlos Manrique, quien

lo grabó en pocas horas. Dejo constancia de estos hechos que demuestran que nuestros conciudadanos tienen energías para el trabajo.

Permitidme ahora que después de haber tratado de las riquezas materiales de nuestro suelo me haga intérprete de las aspiraciones y sentimientos del alma nacional, que traduzco y veo palpitar en el corazón y en el cerebro de cada uno de vosotros.

Es nuestra Patria uno los pueblos de la América española en que más se cultiva la inteligencia y en que más se tributa culto á los ideales nobles y generosos. Nuestras mismas luchas intestinas han sido en persecución de esos hermosos ideales, y si nos hemos engañado confundiendo la libertad con el libertinaje, falta ha sido ésta no sólo nuéstra sino de todos los pueblos que, como los individuos, pasan por los períodos de infancia, virilidad y decadencia; en el primero todo se ensaya y todo es inestable; en el segundo, que es el en que nosotros hemos entrado, se procede con orden, con meditación y con constancia, y la hermosa libertad es la justicia, el respeto de todo legítimo derecho y el esfuerzo común para el bienestar general, fundamento del verdadero progreso cristiano.

En este mismo recinto, en donde se reunirán próximamente los elegidos de los pueblos para legislar sobre sus intereses, tengo íntima confianza de que sus voces de verdaderos patriotas y sus arduas labores sólo se harán oír y serán encaminadas en este sentido, como representantes de un país que ha entrado en la edad viril.

El amor patrio se reanima cada día con mayor vigor, y él nos animará para no perder esfuerzo porque Colombia sea lo que soñaron nuestros próceres, lo que quiso hacer de ella el Libertador, y en este camino del progreso sus hermanas Venezuela y el Ecuador marcharán unidas para conquistar el puesto de honor al lado de las naciones civilizadas á que tienen derecho.

Repitamos en esta ocasión con el mártir y patriota poeta Julio Arboleda:

¡ Patria ! por ti sacrificarse deben
Bienes, y fama, y gloria, y dicha, y padre,
Todo, aun los hijos, la mujer, la madre,
Y cuanto Dios en su bondad nos dé.
Todo, porque eres más que todo, menos
Del Señor Dios la herencia justa y rica ;
Hasta su honor el hombre sacrifica
Por la Patria, y la Patria por la Fe.

Esta es la Patria, tumba de nuestros padres, cuna de nuestros hijos, nuestra tumba mañana y la que guarda cuanto tenemos de noble, de generoso y de delicado!......

Estos sentimientos laten en el pecho de todos los colombianos y en el mío como en el vuéstro; estos sentimientos fueron los que hace años me lanzaron con mis hermanos Enrique y Néstor, cuyos nombres es deber de gratitud que pronuncie aquí, á las desconocidas selvas amazónicas, en donde ellos perecieron, y son también esos sentimientos los que hoy me imponen el deber de ir á laborar en el campo del trabajo.

Suplico á todos los aquí presentes que se sirvan excusar los defectos que encuentren en esta conferencia, en atención á mis escasos conocimientos en las materias de que he tratado y al brevísimo tiempo de que he dispuesto para prepararla, y sobre todo que no vean en ella sino una muestra de la buena voluntad que me anima en favor del engrandecimiento y bienestar del país.

R. REYES

Bogotá, Abril 19 de 1908.



APENDICE

EL AMAZONAS Y EL ORINOCO

El hecho de haber convenido Colombia y Venezuela en acreditar simultáneamente legaciones que deben terminar de manera decorosa y digna las cuestiones de límites, comercio y navegación, pendientes entre los dos países, nos ha sugerido la idea de llamar la atención respecto de la inmensa importancia que tienen tales legaciones para los dos países, que no es exagerado afirmar poseen en la hoya del Orinoco su más halagüeño porvenir.

En menos de treinta años el Amazonas y sus afluentes han decuplicado su comercio y el número de vapores que hoy penetran á los lugares adonde antes no había llegado el hombre civilizado, lo cual se ha conseguido á la sombra de la paz. Los terrenos antes ignorados que riegan ríos como el Acre y otros han adquirido tal importancia que los del Acre los ha vendido Bolivia al Brasil por la suma de diez millones de pesos oro, más la construcción de un ferrocarril que úna la navegación del Madeira, interrumpida por algunos saltos. Los terrenos que riegan el Meta y sus afluentes no son inferiores en productos naturales á los del Acre, y aun están en mejores condiciones, porque cercanos á ellos hay dos millones de habitantes colombianos, de fuerte constitución y de grandes condiciones para el trabajo; y una vez terminada la recolección de los productos naturales, sus brazos crearían allí agricultura y fundarían un comercio estable. La distancia que hay entre el puerto de Barrigón—adonde llegarían los vapores del Meta—y las poblaciones andinas de Colombia es solamente de veinticinco á treinta leguas: hoy existe allí un camino de herradura que podría convertirse fácilmente en carretera ó en ferrocarril, mientras que la distancia de los puertos adonde llegan los vapores que hacen el comercio con los pueblos ribereños del Amazonas es de centenares de leguas desde los ríos Madeira y Purús á las poblaciones andinas de Bolivia; por los ríos Yavarí, Yuruá y Amazonas, de centenares de leguas de las del Perú; por los ríos Tigre, Pastasa, Morona y Napo, centenares de leguas de los pueblos andinos del Ecuador; por los ríos Putumayo y Caquetá, centenares de leguas de las de Colombia, y por el río Negro, centenares de leguas de los pueblos de esta última nación y de las poblaciones de Venezuela, sin que exista ni un solo camino de herradura, sino veredas de á pie, que de dichos puertos van á las poblaciones citadas. Este es un hecho que debe tenerse muy en cuenta por toda empresa de navegación que se establezca en el Orinoco y el Meta.

Para Venezuela es quizás más importante que para Colombia la explotación de esas inmensas riquezas y el establecimiento amplio y sobre bases estables de una navegación por todos esos ríos, porque el trabajo de los habitantes de las montañas colombianas ayudaría á hacer de Ciudad Bolívar lo que hoy son, sobre el Amazonas, las ciudades de Iquitos, Manaos y Pará, las cuales hace treinta años no tenían, respectivamente, sino cinco, diez y cincuenta mil habitantes, y hoy tienen veinte, cincuenta y cien mil, y su comercio se ha decuplicado, como lo dejamos dicho. En ese tiempo solamente llegaban los vapores transatlánticos á Pará, y hoy llegan dos veces por semana á Manaos, trescientas leguas distante del mar, y quincenalmente á Iquitos, que está á mil leguas del mismo: es evidente que igual cosa sucedería con Ciudad Bolívar, que vendría á ser muy pronto puerto de vapores transatlánticos.

Debemos confiar en que los Gobiernos de Venezuela y de Colombia, que actualmente están dirigidos por dos hombres que han probado tener grandes energías, comprendan que las necesidades de los dos países para fundar sólidamente la paz no son las conquistas de las armas sino las del progreso, en que se funda el bienestar de sus habitantes.

En el caso de que se tratara de reconstituir la Gran Colombia, sólo por este medio llegarían los pueblos á darle cima, nunca por el de las armas. Y en todos los campos unirán sus esfuerzos los dos Gobiernos para no retardar por más tiempo el advenimiento de la prosperidad y la civilización en la hoya del Orinoco.

Como una comprobación de lo que dejamos expuesto publicamos á continuación el siguiente:

PROYECTO DEL FOMENTO DE LA HOYA DEL ORINOCO:

EMPRESAS PARA DESARROLLAR

I. *Carretera de Bogotá á Villavicencio*—Hoy existe un mal camino de herradura que se recorre en tres días.

II. *Carretera de Villavicencio á puerto Barrigón*—El terreno es plano, y en tiempo seco se ha recorrido en carro en dos días.

III. *Navegación por vapor de Barrigón á Ciudad Bolívar.*

IV. *Navegación por vapor de Ciudad Bolívar á Europa y América.*

V. *Comercio de importación y exportación por el Orinoco y sus afluentes.*

VI. *Colonias agrícolas entre Villavicencio y Barrigón.*

VII. *Extracción de productos en el Ariare, Guaviare, Vichada, Guainía, Memachí, Tomo, Aquico, Izana, Ixé, Vaupés y otros.*

VIII. *Elaboración de las salinas de Cumaral y Upín*—Es una montaña de sal gema inagotable, como la de Zipaquirá.

IX. *Ganadería en Casanare, San Martín y Venezuela.*

X. *Ferrocarril entre Bogotá y puerto Barrigón.*

Las empresas primera y segunda, ó sean las carreteras, pueden llevarse á cabo por medio de la Colonia militar de Villavicencio, dándole además el carácter de Colonia penal para colocar allí los reclusos de Boyacá, Tolima y Cundinamarca, hasta completar dos mil trabaja-

dores, con los cuales se terminarán ambas carreteras en menos de tres años.

Para realizar las empresas tercera y cuarta sería indispensable que los Gobiernos de Colombia y Venezuela se pusieran de acuerdo, y conseguido esto, la empresa de navegación por vapor que existe en el Orinoco podría servir de base para formar una Compañía con capital suficiente que extendiese la navegación por el Orinoco, el Meta y todos sus afluentes, y para acometer la construcción del ferrocarril de Barrigón á Bogotá.

Es incalculable la riqueza comercial que se desarrollaría con el fomento de la navegación del Meta y el Orinoco en conexión con la vía que se construyera entre Bogotá y puerto Barrigón.

La considerable cantidad de producciones agrícolas, tales como trigo, papas, arvejas, fríjoles, lentejas, garbanzos y otras en los terrenos fríos y templados de los vecindarios de Usme, Chipaque, Cáqueza, Fómeque, Ubaque, Une, Choachí, Quetame y demás poblaciones de la vertiente oriental colombiana que pueden destinarse al consumo de los pueblos del Orinoco y de una gran parte del resto de Venezuela, así como los productos de la caña de azúcar, cacao, café, maní, maíz, arroz y demás artículos que produzca la colonización de agricultores entre Villavicencio y puerto Barrigón, constituirían parte considerable del tráfico necesario para el sostenimiento de la navegación y ferrocarril por aquella vía. En el mismo sentido serán factores considerables los productos extraídos de las regiones regadas por los innumerables ríos y canales que recorren á Casanare y San Martín hasta las fronteras brasileras, las sales de Cumaral y Upín, los ganados y todo el comercio de importación y exportación y de cabotaje, que tomará proporciones colosales en la hoya del Orinoco.

El comercio por el Orinoco llegaría á desarrollarse en mayores proporciones que el del Amazonas: por su mayor proximidad á la región andina, siguiendo el Arauca, el Meta y Guaviare; por las sales de Cumaral y Upín; por la ganadería de las extensas sabanas de Colombia y Venezuela, y por las aptitudes de más de dos millones de colombianos que habitan los territorios inmediatos. Son éstos factores que significan grandes ventajas sobre la hoya amazónica, en cuyos ríos navegan hoy centenares de vapores de diferentes nacionalidades, haciendo un comercio que anualmente pasa de varias decenas de millones de dólares, mientras que en la hoya del Orinoco, que tiene sobre aquélla la inmensa ventaja de población ya apuntada, apenas hay actualmente unidades de vapores que hacen un comercio que quizás no llega á dos ó tres millones de pesos oro.

La causa evidente de esta enorme diferencia entre el comercio de las hoyas de los dos grandes ríos de la América meridional es que Colombia y Venezuela han estado durante un siglo en el período de revoluciones civiles, por el cual han pasado todos los pueblos; pero hoy, que uno y otro país, por el querer de sus habitantes, ejecutado con justa é inquebrantable energía por sus Gobiernos respectivos, han cerrado definitivamente este período medioeval, la hoya del Orinoco se desarrollará en comercio y civilización como lo está la del Amazonas, y Venezuela y Colombia, por mutua conveniencia, unirán sus fuerzas para obtener este resultado.

